



Interpellation de M. COOLS : Une deuxième journée sans voiture en région bruxelloise.

M. Cools estime que l'organisation d'un deuxième dimanche sans voiture entraînera un coût économique et financier élevé pour Bruxelles en général et pour Uccle en particulier.

Un dimanche par an sans voiture, dans le cadre de la Semaine de la mobilité afin de sensibiliser aux modes alternatifs de déplacement et créer un moment convivial, cela avait du sens, et M. Cools l'a toujours défendu. Mais deux dimanches sans voiture par an dès l'année prochaine, mesure présentée et assumée par le nouveau Ministre-Président MR de la Région bruxelloise Boris Dilliès, notre Bourgmestre empêché, c'est une décision malheureuse. « Good Move, c'est terminé ! », avait pourtant clamé le MR. On en est loin !

Mme la Bourgmestre f.f. peut-elle indiquer si la Conférence des Bourgmestres et Brulocalis ont été consultés préalablement à cette prise de décision ? Quel a été le coût de l'organisation du dimanche sans voiture de l'année dernière pour la commune et la zone de police ? Quel volume horaire cela a-t-il signifié pour les agents chargés de la gestion des dérogations ?

Une telle journée mobilise de nombreux policiers pour assurer son respect. Y a-t-il un sureffectif des zones de police pour que celles-ci distraient des capacités policières pour une deuxième journée sans voiture ? Ce n'est évidemment pas le cas.

La date est particulièrement mal choisie, puisqu'il s'agit du dernier jour des vacances de printemps pour les écoles francophones et du jour de la fête des mères (il est vrai que l'on a déjà supprimé cette fête dans les écoles communales). N'y avait-il pas d'autres mesures plus efficaces et moins coûteuses qu'un second dimanche sans voiture pour encourager une mobilité raisonnée ? Ne faut-il pas plutôt mener encore plus d'actions de sensibilisation dans les écoles, apporter un plus grand soutien aux plans de déplacements scolaires, favoriser davantage la multi-mobilité, ne fût-ce que par un stationnement réellement sécurisé des vélos près des gares,...?

En termes de sécurité routière, la journée sans voiture, qui est plutôt une journée avec très peu de voitures, n'est pas toujours un bon exemple, en raison des infractions au code de la route commises par certains cyclistes, trottinettistes,...

Ne serait-il pas plus opportun de mener des actions appropriées pour le respect du code de la route lors du dimanche sans voiture plutôt que d'instaurer une seconde journée sans voiture ?

Le Collège a-t-il eu des contacts avec les acteurs économiques, et en particulier l'horeca ucclais, pour connaître leur opinion sur un seconde journée sans voiture ?

M. Junqué signale que selon une étude scientifiquement valable, 62 % des Bruxellois sont favorables à l'instauration d'une deuxième journée sans voiture.

Il rappelle aussi qu'au moins un ménage sur deux résidant à Bruxelles est dépourvu d'un véhicule.

Les inquiétudes exprimées quant à la date de la manifestation le jour de la fête des mères ou à la fin des vacances francophones ont été entendues et seront prises en considération. À cet égard, on a évoqué la possibilité d'organiser la journée sans voiture le jour de la fête de l'Iris, ce qui, selon M. Junqué, serait une excellente idée.

Par ailleurs, le coût d'une telle manifestation est largement compensé par les bénéfices qu'elle génère, et ce d'autant plus que cette seconde journée ne serait pas centrée exclusivement sur la problématique de la mobilité comme celle de septembre mais serait plutôt axée sur le « vivre ensemble » à Bruxelles par la réappropriation de l'espace public, la mise en valeur des terrasses, etc.

La fédération bruxelloise de l'horeca est d'ailleurs emballée par le projet et envisage de mettre sur pied des braderies, des brocantes ainsi que divers concours dans le cadre de cet événement.

M. Junqué estime aussi que les bénéficiaires d'un tel événement en termes d'amélioration de la santé mentale n'ont pas de prix.

M. Meeus précise que le groupe Les Engagés soutient l'organisation de cette journée sans voiture, et ce d'autant plus qu'il s'agit d'une mesure populaire, figurant de surcroît dans la déclaration de politique régionale.

Une telle manifestation contribue au développement de l'économie locale, étant donné que les usagers de la mobilité douce ont davantage tendance à s'arrêter et à consommer. Il faut aussi souligner les avantages en termes de santé grâce à la diminution de la pollution atmosphérique.

Les Engagés ont cependant exprimé des réserves quant au choix du jour de la fête des mères comme date de cette manifestation mais ont été rassurés par les déclarations du Ministre-Président du gouvernement bruxellois.

M. Meeus pense que ce serait une bonne idée d'organiser cette journée sans voiture le jour de la fête de l'Iris.

M. Cohen rappelle que M. le Ministre-Président de la Région bruxelloise a précisé, dans l'interview qu'il a accordée à la presse, que les modalités et la date de cette journée sans voiture n'étaient pas encore fixées mais qu'il convenait de prévoir une aide pour les communes, eu égard au coût de cette manifestation pour les administrations locales.

M. Cohen souhaiterait avoir de plus amples informations sur le montant de cette aide.

Mme la Bourgmestre f.f. estime qu'il serait opportun d'offrir un soutien aux communes si cette deuxième journée sans voiture était bien organisée, car ce sont elles qui assument principalement les charges en lien avec les demandes de dérogation.

En termes de charge de travail, l'organisation d'une journée sans voiture requiert 280 heures pour la délivrance des dérogations, dont s'occupent 4 agents pendant 70 heures chacun.

Vu que les services de l'Environnement et de la Maintenance sont aussi mobilisés, une journée sans voiture correspond à un volume de 53 jours de travail pour l'administration communale.

En outre, une quarantaine d'agents, inspecteurs et commissaires de la police locale est mobilisée ce jour-là, essentiellement pour vérifier si les véhicules en circulation sont bien couverts par une dérogation. Le montant brut des prestations effectuées dans ce cadre s'élève à environ 15.000 €.

Les communes sont de plus en plus sollicitées pour investir en faveur du bien commun, y compris dans des domaines qui ne relèvent pas de leurs premières responsabilités. De tels investissements requièrent un coût pour lequel une aide serait loin d'être inopportune.

En 2022, Mme Van den Brandt, Ministre régional de la Mobilité, avait exprimé sa volonté d'organiser une deuxième journée sans voiture. La Conférence des Bourgmestres lui avait répondu qu'il n'y avait pas d'opposition de principe de la part de l'ensemble des Bourgmestres, mais que le coût inhérent à cet événement devrait être pris en charge par la Région.

Vu que la Conférence des Bourgmestres a été à nouveau sollicitée par Mme le Ministre Van den Brandt, une rencontre va être organisée prochainement pour discuter du coût et du choix de la date pour cette manifestation. On veillera à choisir la date qui convienne le mieux aux communes qui auront à mettre en œuvre sur le terrain cette deuxième journée sans voiture.

Pour ce qui concerne les réactions du secteur horeca, la journée sans voiture existante a suscité autant d'enthousiasme que de critiques : l'opinion des uns et des autres dépend en réalité de leur type de clientèle.

Quoi qu'il en soit, un accord entre le gouvernement régional et les autorités locales sera nécessaire pour qu'on puisse fixer la date et les modalités de cette journée.

M. Cools reconnaît qu'une majorité de Bruxellois n'a pas de voiture mais cela signifie-t-il pour autant qu'il faille toujours prendre des mesures hostiles à la voiture ?

M. Cools recommande la prudence à cet égard car les options de mobilité ne sont pas les mêmes selon le secteur où l'on est domicilié : M. Cools cite à titre d'exemple le cas d'une de ses propres

filles, qui a dû passer deux heures dans les transports en commun pour rejoindre le Chirec à Delta en vue d'une consultation médicale !

Dans un tel contexte, l'organisation de deux voire de quatre journées sans voiture, comme M. Pascal Smet l'avait envisagé il y a quelques années, ne serait peut-être pas une mesure très pertinente. M. Cools ne pense pas ce genre d'initiative permette réellement d'atteindre l'objectif recherché d'un recours plus large aux modes de transport alternatifs à la voiture.

M. Cools émet aussi un certain doute quant à l'enthousiasme du secteur horeca pour ce type de manifestation.

Il insiste également sur la nécessité d'une concertation étroite entre la Région et les communes en ce domaine.

M. Junqué estime que M. Cools donne une vision caricaturale de la situation, en oubliant les gens qui sont dépourvus de voiture.

De plus, durant les journées sans voiture, la collectivité est loin d'être à l'arrêt, puisque les transports en commun et les taxis circulent sans problème.

Quant à l'effet sur le secteur horeca, il suffit de sortir au cours des journées sans voiture pour constater que toutes les terrasses sont bondées dans une ambiance de liesse populaire.

M. Cools conteste vivement les allégations de M. Junqué.

Il s'empresse de préciser qu'il se déplace en tram ou en vélo durant les journées sans voiture, pour visiter notamment sur le Parvis le stand du service de l'Environnement, dont il a été l'initiateur.

Il rappelle à M. Junqué que parmi les personnes qui arpentent Bruxelles, il n'y a pas seulement les habitants de Bruxelles mais aussi des gens qui viennent de l'extérieur, et l'on ne voit guère ces derniers au cours des journées sans voiture.